

Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@ntsf.no | www.ntsf.no

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Jannicke Pedersen
21/ 92514

Sandvika, 10.06.22

Høring- forslag til endring av vegtrafikkloven § 23 og endring av forskrift om bruk av kjøretøy

Innledning

Vegdirektoratet sender på offentlig høring, og på vegne av Samferdselsdepartementet, forslag til endring av lov 18. juni 1965 nr. 4. om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 23, og forslag til endring av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) kapittel 3.

Høringsnotat del 1- Forslag til endring av vegtrafikkloven § 23 slik at transportforetak får et tilleggsansvar for at kjøretøy er forsvarlig og forskriftsmessig lastet.

Høringsnotat del 2 - Forslag til endringer i bruksforskriften som gir transportforetak en veilednings- og dokumentasjonsplikt ved lastsikring av gods.

Kommentarer

Høringsnotat del 1

§ 23. Ansvar for kjøretøyets stand m.m.

Før kjøringen begynner, skal føreren forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

NYTT TREDJE LEDD:

Transportforetaket skal sette fører i stand til å oppfylle sine plikter etter første ledd slik at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om transportforetakets plikter.

Med nytt tredje ledd foreslås det en generell plikt ovenfor transportforetak ved at de må «sette fører i stand til» å oppfylle sine plikter ved sikring av last. Norges Trafikkskoleforbund mener det er på høy tid at denne utfordringen blir fremmet. Vi mener at det er helt avgjørende at man juridisk relativt raskt avklarer begrepet «transportforetak». Dette fordi vi mener det er viktig at for eksempel avsender og transportbestiller/eier av gods også kan få et ansvar i denne sammenhengen. Norges Trafikkskoleforbund ser at dette vil kunne være med på å tydeliggjøre transportforetakets medvirkningsansvar. Transportforetaket har en plikt i tillegg til fører å følge opp at lastsikringskravene oppfylles. Endringen som er foreslått i lovteksten mener vi er et klart signal til transportforetakene og bransjen forøvrig om at fører alene ikke lenger skal bære ansvaret for lastsikringen. Transportforetaket vil etter dette være med på å bidra til at fører er i stand til å oppfylle kravene til lastsikringen.

Med en endring som foreslått vil dette bidra til at fører får de beste forutsetninger for å kunne utføre korrekt lastsikring. Det er mange eksempler på at eier av gods har et produkt de ønsker å få transportert fra a – å, uten at det på noen måte er tilrettelagt for at dette produktet faktisk har lastsikringspunkter. Sjåføren får i slike tilfeller et ansvar som ofte kan overstige dennes kunnskapsnivå i forhold til beregning av last og sikring. Dagens utdanning innen lastsikring er på ingen måte tilrettelagt for at sjåføren skal kunne beregne kompliserte regnestykker for sikring av lasten. Selv om dette gjelder profesjonelle sjåførere som har gjennomgått opplæring innen lastsikring, vil det allikevel være urimelig å forlange at sjåføren skal kunne gjøre disse beregningene. Av denne grunn er det helt riktig at ansvaret også legges på den som sender tungt gods. Som det blir påpekt i forklaringen til høringen, ligger ofte nivået på beregning av sikring av tunge kolli på ingeniør nivå. Som et eksempel på dette kan vi henviser til læreplanen for YSK godstransport hvor det står følgende i forklaringen til G4- kurs i sikring av last:

-Regelverket for lastsikring er relativt komplisert. En kan ikke forvente at elevene har de matematiske kunnskapene som kreves for å beregne f. eks lastens vekt i Newton, friksjonskoeffisient mv.

Dersom foretaket unnlater å sette fører i stand til å følge opp kravene til lastsikring, vil fører fortsatt ha ansvar for at lasten er forskriftsmessig og forsvarlig lastet etter første ledd. Forslaget til nytt tredje ledd skal ikke fritta eller innskrenke førers hovedansvar, men det vil kunne føre til at transportforetaket, som fører er ansatt i eller utfører oppdrag på vegne av, ansvarliggjøres for at de ikke har lagt til rette for at fører har kunnet sikre lasten tilstrekkelig. Brudd på dette vil medføre at transportforetaket vil kunne anmeldes og straffes etter Veitrafikkloven § 31.

På bakgrunn av dette tilrår derfor Statens havarikommisjon for transport at Statens vegvesen foreslår å endre Vegtrafikkloven § 23, slik at både transportør og eventuelt avsender får et medansvar for at lasten på kjøretøy er tilstrekkelig sikret, i tillegg til det ansvaret føreren allerede er pålagt gjennom bestemmelsen.

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på forslaget, og er enig i tilrådingen fra Statens havarikommisjon om å innføre en endring i Vegtrafikkloven § 23. Vi ønsker allikevel å kommentere ordlyden i tilrådingen, hvor det står, *-eventuelt avsender*. Vi ser helst at det står *-og avsender*. Dette på bakgrunn av at sjåfør i enkelte situasjoner alene ikke har mulighet til å kontrollere lasten og dennes sikring. Transportforetaket vil da, slik vi ser det, ikke kunne bruke ansvaret som sjåføren er pålagt som en «hvilepute»

Høringsnotat del 2

Norges Trafikkskoleforbund mener at ansvar for lastsikring i utgangspunktet skal være knyttet opp mot sjåføren, men at det i enkelte tilfeller kan være vareeier eller fraktfører som juridisk burde stå til ansvar for sikring av lasten. Eksempler på slike tilfeller kan være da avsender ønsker å sende tunge kolli inne i en lukket trekasse, der lasten løsnar inne i trekassen. Sjåføren har i disse tilfellene sikret trekassen, men

innholdet i kassen løsner og dette har resultert i flere ulykker. Andre eksempler har vi ifra lastbærer der lasten ikke er sikret innvendig, men som likevel er plombert. Her burde selvsagt avsender ha ansvar for at innholdet i kassen/ container er tilstrekkelig sikret og at sjåføren kun skal sikre kassen/ container til kjøretøyet. I slike tilfeller hvor avsender eller fraktfører mener det er nødvendig å plombere lasten, burde dette utløse et containerstuingssertifikat eller tilsvarende dokumentasjon som forteller at sjåføren kan være sikker på at lastsikringen er utført i henhold til gjeldende regler. Dette på bakgrunn av sjåførens manglende mulighet til å kontrollere lastsikringen. Til sammenligning finnes det i ADR krav om containerstuingssertifikat når last sendes med båttransport, noe lignende burde kanskje vært innført for laster som er plombert eller last som ikke er mulig for en sjåfør å kontrollere.

Norges Trafikkskoleforbund mener derfor at transportforetaket/ avsender i slike tilfeller må kunne levere dokumentasjon på at produktet i lastbærer er sikret etter gjeldende forskrifter.

Vi henviser til bestemmelsene i ADR kapittel 5.4.2 (som viser til IMDG koden 5.4.2 punkt 4) hvor det i lengre tid har vært krav om et slikt sertifikat. I tillegg vil vi vise til havarikommisjonens rapport for ulykken på Hamarøy hvor det er et uttalt ønske om at man diskuterer dette temaet.

<https://havarikommisjonen.no/Vei/Avgitte-rapporter/2021-04?pid=SHT-Report-ReportFile&attach=1>

Norges Trafikkskoleforbund mener at det er på høy tid at diskusjonen om delt ansvar iverksettes, slik at ansvaret ikke bare er sjåførens.

Hvis det er et ønske om økt fokus på sikring av tunge/ høye kolli, må kravet til kompetanse hos sjåfør og transportforetak/ andre som har med transporten å gjøre, økes. Det bør settes krav til en dokumentert opplæring som er spesifikk for varen som skal transporteres. Som et minimum bør opplæringen inneholde kunnskap om varen /sikringspunkter, utregning, friksjonsunderlaget og metoder for sikring av lasten. Et sentralt punkt må være at det lages en standard for hvordan den spesifikke lasten skal sikres og at denne brukes av både opplaster og sjåfør. Standarden som lages må være underskrevet av involverte parter.

Norges Trafikkskoleforbund er enig når Statens havarikommisjon for transport tilrå at det i nye forskrifter om bruk av kjøretøy settes krav til at transportør/avsender skal framskaffe dokumentasjon/beregninger eller spesielle veiledninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med store vekter og dimensjoner, i de tilfellene dette ikke er tilgjengelig for føreren.

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på endringene i lov 18. juni 1965 nr. 4. om vegtrafikk (veitrafikkloven) § 23, og forslag til endring av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) kapittel 3. Vi vil allikevel at de rette instanser øker fokuset på utdanningen og hva denne gir av økt kompetanse på området lastsikring.

Vi takker samtidig for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen,

Øyvind Årbogen
Seniorrådgiver Opplæring